SPORT WODNY

CZASOPISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

Rok 2. WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1926. Nr. 15.

CENA EGZEMPLARZA **jeden złoty.** PRENUMERATA KWARTALNA 3 ZŁ.



Bieg żaglowców przemysłu wiślanego podczas „Święta Wisły" 19 września r. b.

Fot. Pikiel.

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI

Okólnik Nr. 3 — z dnia 2/X 1926 r.

Zarząd Związku wzywa niniejszym te ze stowarzyszonych Klubów, które dotychczas nie wykonały § 8 i 24 statutu, o załatwianie tego najdalej do dn. 1 listopada r. b.

Jednocześnie przypomina się, iż do dnia 1 listopada winna być uregulowana składka zgóry za rok następny w stosunku do liczby członków z ubiegłego sezonu.

Rekord długodystansowy Klubu Wioślarskiego „Gryf" w Bydgoszczy.

Młody Klub Wioślarski „Gryf", który dziś liczy 125 członków, zorganizował w niedzielę, dnia 3 b. m. rekord dalekodystansowy na przestrzeni 10 kilometrów. Start i meta znajdowała się przy przystani klubu przy ul. Nadbrzeżnej. Półmeta znajdowała się w Małych Kapuściskach. Wynik biegów następujący:

Bieg dwójek na długie wiosła ze sternikiem. Najlepszy czas osiągnęła załoga: sternik Wodziński, wiośl.: Wegner i Żynda, zwyciężając drugą załogę o 3 min. 54.4 sek.

Bieg dwójek na krótkie wiosła ze sternikiem. Najlepszy czas osiągnęła osada: sternik Kryska, wiośl. Tomiński i Wacł. Kalkstein-Osłowski, zwyciężając drugą załogę o 4 m. 39 sek.

Bieg czwórek klepkowych. Najlepszy czas osiągnęła osada: sternik Żuchowski, wiośl.: Lemiszewski, Józefowicz, Kretowicz i Weber, zwyciężając drugą załogę o 5 min. 46,4 sek.

Wobec regat Międzynarodowych jakie odbędą się w przyszłym roku, należy się spodziewać wystawienia przez Kl. Wiośl. „Gryf" kilka dobrych osad.

Yacht-Klub Polski.

Yacht-Klub Polski jako reprezentant na Polskę Międzynarodowego Związku Yachtingu Motorowego (Union Internationale du Yachting Automobile) zwraca się niniejszym do wszystkich Towarzystw i Klubów sportów wodnych, w gronie których znajdują się członkowie, posiadający łodzie motorowe, o przeprowadzenie wśród nich poniższej ankiety, ewn. zachęcenie ich do indywidualnego wzięcia udziału w ankiecie.

Ankieta.

1. Jaką łódź Pan posiada? (podać rodzaj i wielkość, typ motoru, jego siłę, pojemność w ltr.)
2. Czy wymienioną łódź nabył Pan dla celów sportowych, czy dla rozrywki i t. p.?
3. Czy interesuje się Pan kwestją rozwoju yachtingu motorowego w Polsce?
4. Czy uważa Pan za potrzebne zjednoczenie się osób zainteresowanych w rozwoju sportu motorowego? dlaczego?
5. Czy uznaje Pan za wskazane, aby rozwój rodzimego sportu motorowego poszedł po linji ustalonej przez Międzynarodowy Związek Yachtingu Motorowego?
6. Czy ma Pan chęć i czas przyjęcia czynnego udziału w organizacji Polskiego Yachtingu Motorowego?

(podpis)

Odpowiedzi na powyższą ankietę, wraz z podaniem dokładnego adresu uprasza się nadsyłać do dnia 1 listopada r.b. do Sekretarjatu Yacht-Klubu Polski, Warszawa ul. Elektoralna 2.

Rok 2. WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1926 r. Nr. 15

SPORT WODNY

CZASOPISMO, POŚWIĘCONE SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA

PROGRAM ZIMOWY.

Jesteśmy u schyłku gwarnego, radosnego, wypełnionego wieloma nowemi przeżyciami — czynnego sezonu wioślarskiego. Zawsze to samo: nieodmiennie po ruchliwym, wesołym i rozgłośnym sezonie lata następuje mrożący wszelkie poczynania na wodzie chłód zimy. Zawsze to samo: na przełomie obu sezonów zestawiamy czynny bilans naszych „uczynków" wioślarskich, układamy programy — materjał do nowego bilansu, a tymczasem — w oczekiwaniu odległego o dystans kilku miesięcy nowego okresu życia czynnego—zapychamy sezon zimowy czem się da, lepiej lub gorzej, w zależności od tego, w jakim kierunku zarządy klubów popchną masy wioślarskie.

O programie pracy sezonu zimowego niesposób jest mówić w oderwaniu od oczekującego nas okresu lata. Boć przecież, w zależności od tego, jakie są nasze zamiary wioślarskie, stosować będziemy trening taki czy inny, studjować będziemy ten albo drugi rozdział sportu wioślarskiego. Musimy bowiem wiedzieć zgóry, do jakiego rodzaju pracy powołamy za parę miesięcy cały zespół naszych mięśni, musimy w zależności od tego wybrać i zastosować system zaprawy zimowej.

Stwierdzimy więc na wstępie artykułu naszego o programie zimowym, że zarówno najbliższy nasz sezon wioślarski, jak i okres przygotowań zimowych upłyną i upłynąć winny pod znakiem międzynarodowych regat wioślarskich, organizowanych przez PZTW. w Bydgoszczy. Pod tym kątem widzenia rozpatrywać tedy będziemy programy zimowej pracy w klubach i towarzystwach wioślarskich.

Przedewszystkiem wysuwa się tu sprawa samego programu biegów. Wiemy, że w programie tym uwzględnić będzie trzeba wszystkie typy łodzi wyścigowych, objętych programami regat międzynarodowych.

Wśród szeregu biegów spotykamy typy łodzi, jak czwórki, dwójki i dwójki podwójne bez sterników. Tymczasem, wiemy o tem dobrze, wymienione trzy typy łodzi mają zastostosowanie zaledwie w paru klubach na całą Polskę. A przecież osady polskie, pod grozą kompromitacji prestiżu wioślarstwa polskiego, stanąć winny do wszystkich biegów, umieszczonych w programie regat międzynarodowych, odbyć się maj.cych w Polsce.

W związku z tem nasuwają się do omówienia dwie kwestje: sprawa asad i sprawa łodzi.

W pierwszej sprawie nie umiemy dość mocno podkreślić znaczenia systematycznych treningów wioślarskich w basenie. Oczywiście odnosi się to do wszystkich osad, nietylko do tych, które jechać będą na wyszczególnionych wyżej trzech typach łodzi. Kluby, posiadające już baseny, mają zadanie bardzo ułatwione. Kluby nieposiadające basenów — winny kosztem choćby największych wysiłków baseny takie nawet w najmniejszym zakresie pobudować. Żadne ćwiczenia gimnastyczne, choćby najlepiej do sportu wioślarskiego dostosowane, nie są w stanie dać tych pozytywnych rezultatów, jakie dać może wyłącznie i tylko trening zimowy na przyrządzie w basenie. Pod tym więc przedewszystkiem hasłem przystąpić by należało do stwarzania przez Zarządy towarzystw wioślarskich programów pracy na sezon zimowy.

Drugiem zadaniem, domagającem się bezapelacyjnie miejsca w programie zimowym, jest wprowadzenie w szerokim zakresie gimnastyki stosowanej. Treningi na przyrządach, nieodwołalnie konieczne i absolutnie niezastąpione, nie dają — rzecz prosta — tego efektu, który posiada dla wioślarzy trening na wodzie. Stąd konieczność uzupełniania treningów na przyrządzie systematycznemi lekcjami odpowiedniej gimnastyki.

Z kolei omówić nam wypada drugie zagadnienie, związane ze sprawą międzynarodowych regat w Polsce,— sprawę wymienionych wyżej trzech typów łodzi.

Mówiliśmy, że z paroma wyjątkami w klubach naszych niema łodzi wymienionych typów. Niema łodzi — więc nie moglibyśmy obsadzić odpowiednich biegów. Zgodzimy się chyba jednak wszyscy, że w programie regat nie powinno być biegu przez osady polskie nieobsadzonego. A ponieważ biegi te w programie być muszą ze względu na powagę organizowanej przez nas imprezy, więc—wniosek prosty—biegi te muszą być obesłane przez osady polskie. Zróbmy teraz jeszcze jeden krok dalej i postawmy decydującą kropkę nad i: kluby, oczywiście większe kluby w Polsce, muszą się zaopatrzyć w powyższe typy łodzi, leży to bowiem w interesie wioślarstwa polskiego.

O łodziach tych należy myśleć nie na wiosnę, a właśnie teraz, bez względu na to, czy łodzie te mają być pochodzenia krajowego czy zagranicznego. Mówimy tu o krajowych źródłach, boć istnieją przecież w Polsce dwie wytwórnie produkujące łodzie wyścigowe wszelkich typów, uzgodnione co do szczegółów konstrukcji z wymaganiami międzynarodowemi. Dokonywane próby dały wyniki więcej niż zadawalające. Z radością tedy podkreślić możemy, że posiadamy własny przemysł wioślarski—czynnik tak niezbędny dla racjonalnego rozwoju tego sportu.

Wszakże, podkreślamy to raz jeszcze, łodzie należy zamawiać przed Nowym Rokiem.

Późniejsze zamówienia może już nie będą mogły być wykonane na czas przez firmy krajowe a dostawcy zagraniczni jakże często wówczas przysyłają najgorsze „zabrakowane" łodzie.

Reasumując powyższe, stwierdzamy: nadchodzący okres zimy nie może być sezonem jałowej ospałości. Pod znakiem międzynarodowych regat w Polsce — budujcie sobie drogę do zwycięstwa.



Zarząd Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego.
Siedzą od lewej ku prawej stronie: W. Żewicki, sekretarz, J. Kitkowski, skarbnik, W Maciejewski, prezes, Z. Musiał, wiceprezes, C. Borys, zast. sekretarza. *Stoją:* W. Czajkowski i L. Jankowski, radni, B. Gulcz, zast. skarb., M. Dudkowski, zast. naczelnika, F. Brzeziński, naczelnik, Z. Malicki, gosp. administr., W. Majewski, gosp. taboru, M. Figurski i P. Kuchciński, zast. gospodarzy.

O potrzebie współżycia międzyklubowego.

Odgrywające tak doniosłą rolę dla rozwoju sportów wodnych współzawodnictwo między poszczególnemi klubami wytwarza częstokroć (najniesłuszniej) wzajemną niechęć i dziwne, zarówno z punktu widzenia sportowego, jak i towarzyskiego, uprzedzenia, które zatruwają spokojne i przyjazne współżycie. Tego rodzaju zjawiskom należy wypowiedzieć bezwzględną walkę. Szkodliwe chwasty, posiane ręką ludzi, których ulubionym żywiołem jest jątrzenie i budzenie niesnasek winny być dla dobra ogólnego jaknajrychlej i bezpowrotnie usunięte z życia sportowego.

Obojętność i oziębłość są nadal czynnikami, które dominują w stosunkach międzyklubowych. I dlatego należy głosić wszerz i wzdłuż, że tam gdzie jest lojalne współzawodnictwo sportowe, nie powinno być zawiści, lecz przeciwnie—serdeczne współżycie towarzyskie, tak niezbędne dla wszechstronnego rozwoju naszego sportu. Przemiły nastrój, jaki nieraz panuje w gronie „zwycięzców" i „zwyciężonych" pośród rywalizujących ze sobą klubów, na przyjęciach poregatowych, dowodzi, że bliższe współżycie nie jest „pobożnem życzeniem". Reszta zależy od Zarządów Towarzystw, które przecież zdają sobie sprawę z tego, że „w jedności siła" i, że zasklepianie się w granicach własnej „parafji" nie przynosi wyników pozytywnych, a natomiast zasłania widok na całokształt polskiego sportu, na jego poziom i na palącą sprawę zrównania tego poziomu z poziomem zagranicznym, co wszak winno być kardynalnym nakazem i najgorętszem dążeniem wszystkich klubów.



Należałoby stworzyć jakiś stały łącznik między klubami, coś w rodzaju komisji porozumiewawczej a zarazem informacyjnej. Jest tyle spraw, które leżą odłogiem, z czem pojedyńczy klub nie uporа się nigdy z ich załatwieniem. Jest tyle potrzeb, które zaspokoić może tylko wspólny wysiłek, —że wspomnimy chociażby o stałych terenach dla siedzib wioślarskich i żeglarskich, o europejskim torze regatowym, o zakrojonym na dużą skalę basenie zimowym do nauki wiosłowania i t. d.

Lecz cóż polityka zaściankowa pokutuje jeszcze, a źle pojęte ambicje lokalne nie sprzyjają bynajmniej do osiągnięcia wspólnych korzyści. Oby jaknajprędzej skończył się już smutny okres nieporozumień i izolacyj.

Niechaj wiosna 1927 roku przyniesie przymierze między klubami. Niechaj wszystkie przystanie otworzą swe podwoje jednego dnia. Niechaj wszyscy będą gośćmi wszystkich, a zarazem niech się czują jak u siebie w domu. Niechaj przedtem odbędzie się przez ulice miasta wspólna rewja do kościoła na uroczyste nabożeństwo i niechaj popłyną do Tronu Wszechmocnego modły na intencję pomyślnej pracy sportowej. A wtedy niewątpliwie zapanuje obok zdrowego i owocnego współzawodnictwa międzyklubowego serdeczne i harmonijne współżycie koleżeńskie, zgoda i solidarność.

Wł. Grzelak.

Uniwersytety a sport wioślarski zagranicą.

Wioślarstwo, jak zresztą wiele innych sportów, znajduje sprzyjające warunki rozwojowe, w środowiskach akademickich. Uniwersytety bowiem posiadają największy wybór młodych ludzi w wieku najlepszym dla uprawiania sportu i dysponujących stosunkowo największą ilością czasu. Zagranicą, tam zwłaszcza gdzie uniwersytety są jednocześnie internatami, zorganizowanie życia sportowego doprowadzono do doskonałości. Coroczny napływ młodych studentów dostarcza klubom uniwersyteckim nowego materjału. Początki sportowego szkolenia otrzymuje młodzieniec przeważnie w gimnazjum, a po ukończeniu wyższej uczelni, idzie do klubów prywatnych.. Niektóre z nich przyjmują członków tylko na podstawie poprzednich wyników. Znane w świecie wioślarskim kluby jak np. Leander R. C. lub Eton Viking R. C. wpierw zawiadamiają młodych i wybitnych sportowców, że posiadają oni warunki pozwalające im ubiegać się o przyjęcie, zanim sportmeni ci pomyślą o złożeniu swych deklaracyj członkowskich. Tym sposobem utrzymują się kluby dość małe i ilość 200 członków jest uważana za bardzo wielką. Ale tych klubów jest zato bardzo wiele. Starsi członkowie klubu całkowicie popierają swych następców i nie szczędzą trudów w udzielaniu pomocy i rad.

Chociaż uwagi te są ogólne jednak znajdują one bodajże najlepsze zastosowanie do wioślarstwa. Poziom wioślarstwa angielskiego jest ogólnie znany, przodujące miejsce w nim zajmują uniwersytety. W Holandji wioślarstwo akademickie stoi również na czele wioślarstwa krajowego. Ostatnio np. wszystkie reprezentacje holenderskie wyszły z klubów akademickich. Zurich znane studenckie miasto posiada około 10 klubów wioślarskich, pomiędzy któremi słynne w świecie wioślarskim tow. „Grasshoper". We Włoszech najlepsi wioślarze rekrutują się przeważnie z akademików (np. Castoldi, znany w Warszawie).

Nie można też zapominać, o uniwersytetach amerykańskich. Osada uniwersytetu Yale wygrała na ostatniej olimpjadzie bieg ósemek, uniwersytet Harvard zdobywa Grand Challange Cup w Henley w roku 1914, a Princeton jest przodującym ośrodkiem amerykańskiego sportu akademickiego.

We Francji i Belgji organizacje sportowe są znacznie słabsze, nie umieją one pogodzić nauki ze sportem i znaleźć czas na jedno i drugie. W Anglji dzięki specyficznym warunkom, jest to dość łatwem do zrozumienia. Tylko dwa duże uniwersytety angielskie znajdują się na rzekach, Oxford na Tamizie i Cambridge na rzece Cam. Każdy z tych uniwersytetów składa się z tak zwanych „colleges" w których studenci żyją jak w pensjonacie i każdą chwilę wolną poświęcają sportowi. Leży to zresztą w tradycji i usposobieniu anglików. Ojcowie wybierając dla swoich synów taki „college" gdzie zwykle sami byli poprzednio wychowywani, a przy zasięganiu informacyj o poziomie naukowym, nie zapominają dowiedzieć się jak „college" ten stoi pod względem sportowym.

Każdy „college" ma swoją przystań, łodzie i tereny sportowe, gdzie w każdej wolnej chwili wszyscy studenci uprawiają sporty. Naturalnie, ponieważ sport należy do programu wychowania w angielskiej uczelni, poświęcono mu dostateczną ilość czasu, tyle jednak, by nie przeszkadzać naukom.

W każdym „college" instruktorami są najstarsi i najlepsi sportsmani, oni trenują swoich



Improwizowane trybuny na regatach o Mistrzostwa Europy w Lucernie.

młodych kolegów i nawet po opuszczeniu zakładu, nie przestają się nimi interesować. Wszyscy prawie trenerzy sławnych osad uniwersyteckich przed laty sami zajmowali miejsca w tych osadach.

Akademik angielski uprawia sport z zamiłowania, podobnie jak i w Ameryce, dlatego ani tu, ani tam nie widzimy wyraźnego dążenia do uczestnictwa w regatach międzynarodowych. W każdym uniwersytecie angielskim czy amerykańskim istnieje cztery czy pięć regat klasycznych w roku szkolnym, na których walczy się o honor swego „college" i o zaszczyt wywieszenia nazwiska swego na tablicy zwycięzców. Po za corocznemi wielkiemi spotkaniami między - uniwersyteckiemi, niema mowy o innej konkurencji pomiędzy uczelniami. Prócz tego uniwersytety biorą udział jedynie w pierwszorzędnych spotkaniach jak regaty w Henley i zawody w Wingfieldsculls.

Uniwersytety amerykańskie biorą udział tylko w trzech regatach rocznie — regatach akademickich naturalnie. W uniwersytecie Yale uważano za wypadek nadzwyczajny, że w 1924 r. osada ich stawała siedem razy do biegów: trzy biegi akademickie, dwa biegi przedolimpijskie i dwa biegi olimpijskie w Europie. Zasadniczo reprezentacje uniwersytetów trenują tylko do bardzo ważnych biegów, inne obsadzają jedynie poszczególne „college".

W angielskich uniwersytetach treningi odbywają się po za godzinami studjów, często nawet wieczorem. Wyjątek stanowią osady, które reprezentują całą uczelnię. Mają one w tym celu specjalne urlopy i w miarę zbliżania się dnia regat, cały czas pomiędzy treningami spędzają na odpoczynku.

Jak widzimy przyczyną, która pozwala wioślarzom uniwersytetów angielskich na tak dokładny trening i staranne przygotowanie do regat jest system internatów przy uczelniach, umożliwiający równoczesne odbywanie studjów i uprawianie sportu.

Sprawa jest trochę trudniejsza w towarzystwach zwyczajnych, nie akademickich, jednakowoż przy dobrej woli instruktorów i wiosłujących można zrobić bardzo dużo. Osada „Thames R. C." przyszła druga za „Leander" na sławnych regatach w Henley w roku 1922. Kapitan załogi, niegdyś wioślarz ósemki Cambridge'u, p. Fairbairn, namówił wioślarzy tej osady do pozostania w treningu i tym samym składzie aż do następnych regat Henleyowskich, twierdząc, że będą mieli największe szanse zdobycia nagrody której „Thames R. C." nie mógł wygrać od 34 lat. Wioślarze przyjęli proponowane im warunki i odnieśli zasłużone zwycięstwo.

Jednym jeszcze faktem godnym specjalnej uwagi w angielskich uniwersytetach, jest dyscyplina przyjęta jako rzecz całkiem naturalna.

Dwie ósemki, próbne z których później składa się osada reprezentacyjna, są układane i trenowane przez ich prezydenta, również studenta. Robi on wszystkie zmiany, które uważa za stosowne i nikt nie myśli nawet o protestowaniu. Często np. szlakowy jest usunięty z osady albo przesadzony na inne miejsce, nawet na inną stronę i odbywa się to bez najmniejszego szemrania. Rygor ten również stosuje prezydent i do siebie samego. W Cambridge zeszłoroczny prezydent Morrison, parokrotny już przedstawiciel barw swoich i olimpijskich, po przebytej chorobie, z własnej inicjatywy opuścił swoje miejsce w osadzie i, zrzekając się zaszczytnego stanowiska prezydenta, nie gardził przytem zostać jednym z ewentualnych zastępców tejże osady. Po paru tygodniach treningu prezydent wchodzi w skład swojej osady, a funkcje instruktora obejmuje inny trener amator. Takich instruktorów mają osady reprezentacyjne uniwersyteckie zazwyczaj kolejno trzech, tak aby mogły korzystać z wiedzy wszystkich i błędy przeoczone przez jednego, były poprawione przez drugiego. Instruktor często radzi się kolegów co do swojej osady i nie jest rzadkością, jeśli dwuch lub trzech trenerów amatorów wspólnie pracuje i naradza się nad jedną osadą. Widzimy nawet, że dla dobra sportu instruktorzy osad przeciwnych, wymieniają czasem swoje spostrzeżenia. Ten system byłby trudny do przeprowadzenia u nas, gdzie patrjotyzm sportowy nie sięga dalej niż osada, którą się ćwiczy, a instruktorzy uważaliby za osobistą obrazę, gdyby dla dobra klubu zażądano od nich, aby po pewnym czasie treningu oddali swoją załogę w ręce nowego trenera, ten później jeszcze raz komu innemu, każdy przytem usiłowałby przerobić to, czego jego poprzednik nauczył. U nas instruktor nigdy by się nie przyznał, że jego kolega instruktor może mu coś dobrego, tyczącego się jego osady doradzić i nie myśli o tem, że przez ciągłe stykanie się ze swoją osadą niektóre jej błędy może przeoczyć. W Anglji natomiast jeden trener często zaprasza na swoją motorówkę trenera osady z którą ma się spotkać, aby usłyszeć jego zdanie o odbywającym się treningu.

Tak jak już mówiliśmy uniwersytety angielskie czerpią swój materjał sportowy ze szkół średnich. Największa i najbardziej znana z takich szkół jest Eton. Przed paru laty dyrektorem tej szkoły był Dr. Warre, znany wioślarz uniwersytecki. Za jego czasów Eton wydała nietylko sławnych uczonych, lecz i pierwszorzędnych wioślarzy, późniejsze czyny których w uniwersytetach Oxford i Cambridge są jeszcze do dziś dnia dobrze znane. Jednym z obecnych profesorów w Eton jest Hatfield, paroletni szlakowy osady Cambridge nigdy w tym czasie niepokonanej. On to obecnie trenuje wioślarzy w Eton.

Znaczenie sportu jest ogólnie znane. Dobroczynny jego wpływ na ludzi pracujących umysłowo został niejednokrotnie stwierdzony. Mężowie stanu jak i studenci uprawiają sport zagranicą. Życzyćby tylko można, oby ten szeroki pogląd na sprawy sportowe i u nas jaknajprędzej się rozpowszechnił.

A. O. C

SKOKI.

Sędziowanie w skokach pływackich opiera się dziś na tej podstawowej zasadzie, że sędziowie stawiają noty niezależnie od siebie i bez prawa porozumiewania się. Obliczeń wyników *nie dokonywują sędziowie*, lecz sekretarjat zawodów. Postanowienie to ma na celu usunięcie wszelkiej możności wprowadzania przez sędziów, po porozumieniu między sobą, jakichkolwiek zmian w notach raz już postawionych. Chodzi tu o uchronienie sędziowania od jakichkolwiek wpływów pobocznych: wybiera się do tego ludzi, do których się ma zaufanie, i stwarza się dla nich okoliczności, by nic z zewnątrz nie mogło ich sugestjonować. Sędzia po podpisaniu swej kartki i oddaniu jej kierownikowi skoków, funkcję swoją spełnił, i nie ma już nic do powiedzenia. Wynik konkursu skoków staje się wiadomy dopiero po ostatecznem obliczeniu.



Rys. 1. Jaskółka.



Rys. 2. 1½ salta wprzód wykonane w pozycji łamanej.

Przeciwstawieniem tego systemu, przyjętego w stosunkach międzynarodowych, jest system niemiecki: według niego, bezpośrednio po każdym skoku, poszczególni sędziowie (pięciu) pokazują kierownikowi skoków tabliczkę z notą za dany skok. Czynią to na znak kierownika skoków, wszyscy jednocześnie, tak, by działali samodzielnie, i jeden nie wpływał na drugiego. Kierownik skoków oblicza niezwłocznie w pamięci średnią arytmetyczną 5 not, mnoży ją przez współczynnik trudności i ogłasza wynik, który wypisuje się na tablicy. Zwycięzcą jest ten zawodnik, który z chwilą ukończenia konkursu posiada najwięcej punktów. Dobrą stroną tej metody jest to, że zarówno zawodnicy, jak i publiczność, są poinformowani o przebiegu konkursu i szansach zawodników, oraz że wynik jest wiadomy natychmiast po ostatnim skoku, nim przeminie zainteresowanie publiczności konkursem. Zalety te niewątpliwie bardzo duże, ale wadą systemu tego jest to, że konkurs, wobec konieczności obliczań po każdym skoku, trwa dość długo i następnie, że sędziowie podlegają wpływom swych kolegów.

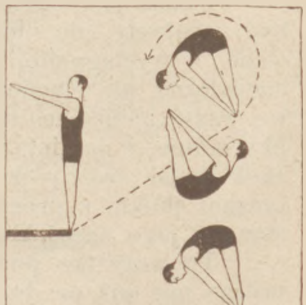
Sposób wykonania skoków określają dokładnie przepisy FINA. Opisują one szczegółowo wykonanie 35 „kanonicznych" skoków z trampoliny i 27 wieżowych. Nie mamy tu miejsca na przytoczenie tych oficjalnych określeń, i ciekawych odsyłamy do regulaminu FINA, wchodzącego w skład przepisów Polskiego Związku Pływackiego. Wystarczy podać kilka podstawowych zasad ogólnych.

A więc przedewszystkiem, w jaskółce (Rys. 1) i w skokach, które kończą się zwykłą jaskółką, po wykonaniu pewnej ewolucji (np. salta) (Rys. 2) musi skoczek utrzymać właściwą linję ciała: a więc musi być ono lekko ugięte w krzyżu, głowa swobodnie uniesiona, nogi złączone i zupełnie wyprostowane, stopy i palce jaknajbardziej wyciągnięte, ręce rozłożone pod kątem prostym do tułowia, z dłońmi wyciągniętemi, palcami złączonemi. Dawniejsze przepisy dozwalały również na trzymanie rąk *w jednej linji z ciałem*. Nowe przepisy nakazują bezwzględnie rozkrzyżowanie rąk, co jest bezsprzecznie estetyczniejsze. Przed wejściem do wody ręce łączy się nad głową w ten sposób, by stanowiły one dokładnie przedłużenie linji ciała.

„Złamanie" (Rys. 4) odbywa się tak, by w kulminacyjnym punkcie trajektorji, palce rąk dotknęły palców nóg, poczem ciało wyprostuwuje się i przybiera pozycję normalną (jaskółka).



Rys. 3. 2½ salta wprzód, wykonane w pozycji kucznej.



Rys. 4. ½ salta odwróconego (z t. zw. delfina).

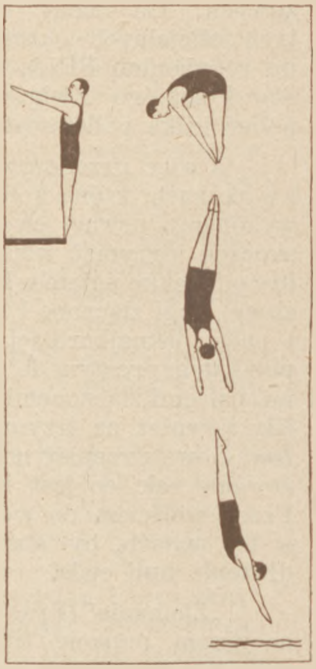
Salta wykonywa się bądź ciałem wyprostowanem (Rys. 5 i 8) (ten sposób jest obowiązujący przy salcie pojedyńczem) bądź też w pozycji „łamanej" (patrz. wyżej) (Rys. 2, 4 i 10) bądź w kucznej (Rys 3). Przy salcie w poz. łamanej ręce mogą być rozłożone do boku. W pozycji kucznej lub łamanej, wolno

wykonywać 1½ salta, salto podwójne i 2½ salta. Nadto przy salcie podwójnem, można pierwszy obrót zrobić kuczny, drugi zaś łamany.

Zginanie nóg w kolanach nie jest w żadnym wypadku dopuszczalne. Natomiast lekkie przegięcie w biodrach jest dopuszczalne przy jednym tylko skoku t. zw. skoku odwróconym (rys 12).



Rys. 5. Salto wtył, ciało wyprostowane.

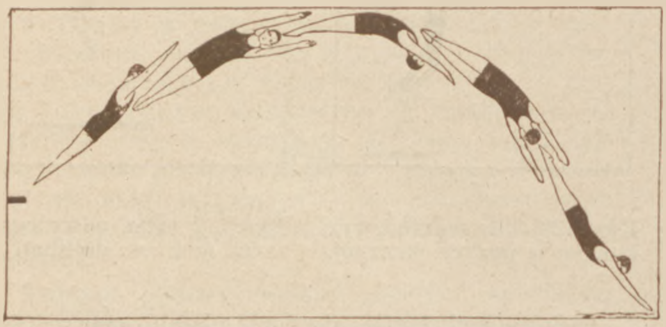


Rys. 6. „Świder“ wtył, czyli delfin ze skrętem ciała.

Ważne jest ogólne określenie, że skoki muszą być sprężyste, ale niewymuszone, ciało wyprostowane i wyciągnięte, ale nie sztywne, odbicie energiczne, ale eleganckie. Innemi słowy, trzeba we wszystkiem zachować miarę, nie robić niczego przesadnie, i pamiętać w pierwszej linji o tem, że skok musi być piękny. Połączenie strony estetycznej skoku, z precyzją technicznego wykonania, stanowi jego największą trudność.

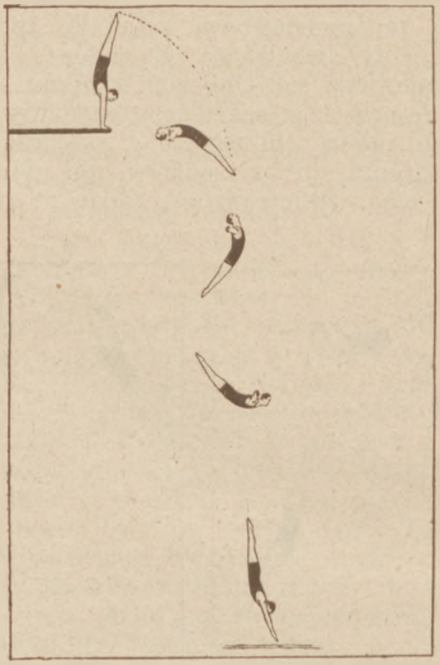
To wszystko podają nam przepisy. Natomiast milczą one już co do tego, jak należy się odbijać, i co robić, by skok dobrze wypadł.

Pamiętać więc należy, jako kardynalną zasadę, że skok musi być skokiem w całem tego słowa znaczeniu, a nie wpadnięciem do wody z platformy czy trampoliny. O tem bardzo często zapomina się przy skokach z miejsca. A więc przedewszytkiem



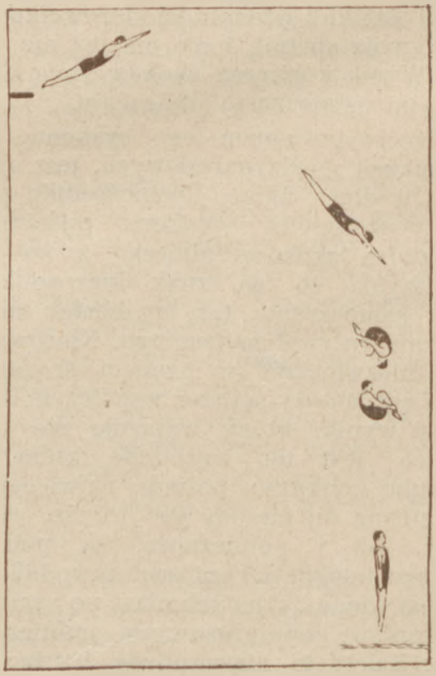
Rys. 7. Śruba wprzód. Skręt ciała po osi podłużnej.

przy wszystkich skokach (z wyjątkiem skoków z podporu, gdzie rękami nie podobna się odbić) należy wyskoczyć możliwie daleko do góry i naprzód. Przepisana ewolucja (salto, złamanie i t. d.) powinna być wykonana w najwyższym punkcie trajektorji, a więc powyżej trampoliny. Wykonanie jej, choćby precyzyjne, ale dopiero przed samem



Rys. 8. Salto wieżowe z podporu. Ciało cały czas wyprostowane.

wpadnięciem do wody, jest błędem zasadniczym. Wyjątkiem są tu t. zw. salta w locie, które polegają na tem, że wykonywa się sam obrót po dłuższej chwili lotu zwykłą „jaskółką“, przed samem wejściem do wody. (Rys. 9).

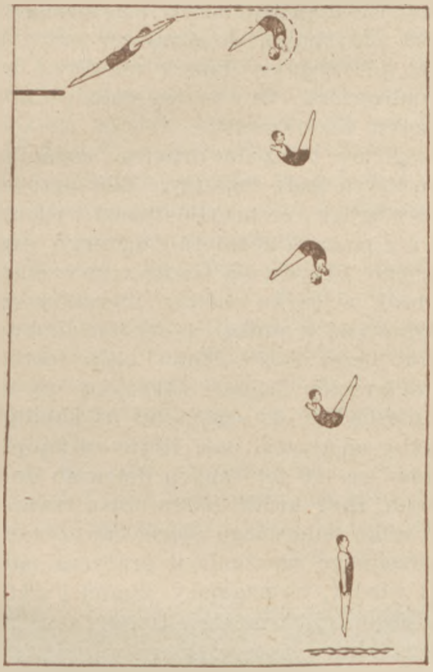


Rys. 9. Salto wieżowe w locie, jest jedynym skokiem, w którym ewolucję wykonywa się nisko.

Samo odbicie wykonywa się podobnie, jak przy skoku startowym, gdzie również chodzi o jaknajdalszy wyskok. Otóż przed skokiem zawodnik trzyma ręce poziomo wyciągnięte przed sobą,

następnie cofa je do tyłu, stając na palcach, i energicznym ruchem wyrzuca je dołem do przodu. Wyrzut ten sam już sprawi, że trampolina zakołysze się. Jednocześnie z przerzutem rąk nogi lekko uginają się w kolanach by odbić skoczka od deski. Ręce bezpośrednio z wyrzutu rozkrzyżowują się w bok. Identyczne jest odbicie przy zwykłym skoku wtył, przy saltach, skokach łamanych i t. d. Przy wykonywaniu np. łamanego z miejsca, bądź delfina, nie należy bezpośrednio po odbiciu opuszczać rąk ku stopom: należy najprzód wyrzucić ręce do przodu, tak jak przy jaskółce, i dopiero potem wykonać złamanie.

Przy skokach z rozbiegiem, w chwili ostatniego kroku, cofa się ręce ku tyłowi, poczem jednocześnie z odbiciem wyrzuca się je wprzód i rozkrzyżowywuje tak, jak w skoku z miejsca.



Rys. 10. Podwójne salto z wieży, wykonane w pozycji łamanej.

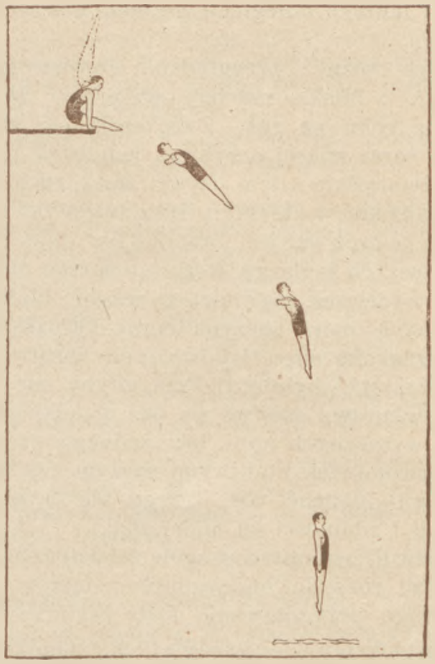
Dobre odbicie jest ważne zwłaszcza przy skokach ze sztywnych platform z wieży, gdzie niema wyrzucającej zawodnika elastycznej deski.

Bez dobrego odbicia wprzód i ku górze niepodobna dobrze skoku wykonać. Ma to przedewszystkiem doniosłe znaczenie przy skokach odwróconych i „Auerbachu", a więc skokach, w których po odbiciu, obrót ciała odbywa się w kierunku skoczni. Skutkiem słabego odbicia może bowiem zawodnik zawadzić o deskę, co rzecz prosta do przyjemności nie należy.

Skok Auerbacha, jako jeden z tych, które wymagają najwięcej odwagi i śmiałości, należy wykonywać na początek w pozycji łamanej jako łatwiejszy. W tym celu należy uprzednio na lądzie wykonać ćwiczenia polegające na energicznem skakaniu w górę i wyrzucaniu nóg i rąk do poziomu, tak, by uzyskiwać w powietrzu pozycję „łamaną". Z chwilą gdy umie się robić to „złamanie" w pozycji poziomej na lądzie, należy spróbować to samo, po odbiciu z trampoliny. Po wyskoku ku górze i wykonaniu złamania, energicznie przerzucić ręce wtył, by ciałem wyprostowanem wpaść na głowę do wody. Wykonanie „Auerbacha" w tych warunkach nie jest rzeczą szczególnie trudną.

* * *

Przy treningu skoków, przyjąć należy jako podstawową zasadę, by nie rozpoczynać skoków



Rys. 11. Skok wieżowy z podporu z przerzutem ciała.

zbyt trudnych dopóki nie umie się dobrze łatwiejszych. Z drugiej strony nie należy być przesadnym i czekać do idealnego opanowania jednego skoku przed przystąpieniem do następnego. W takim bowiem razie na postęp czekałoby się zbyt długo.



Rys. 12. Skok odwrócony. Zwrócić należy uwagę nalekkie ugięcie w biodrach. Skok ten wykonany w pozycji „łamanej", nosi nazwę „delfina".

Przy kolejności skoków, jakie wybiera się do ćwiczenia, należy stosować zasadę, by pewne elementy skoków trudniejszych (np. złamanie, salto i t. d.) ćwiczyć najprzód w skokach łatwiejszych. Tak więc np. do delfna należy przystąpić po dokładnem opanowaniu łamanego wprzód, do „Auerbacha"— po opanowaniu skoku wtył i t. d.

W każdym razie niema nic gorszego, jak „napoczynanie" kilkunastu skoków naraz i porywanie się w zawodach na skoki dowolne, o których nie ma się pojęcia. *T. Semadeni.*

Na marginesie naszego żeglarstwa.

Sezon żeglarski kończy się. Coraz mniej białych żagli widzimy na naszych wodach, aż wreszcie i ci, najwytrwalsi, wciągną swoje łodzie na zimowe leża. Spoczniemy na laurach ubiegłego sezonu, marząc o laurach przyszłego.

Mając możność przyglądania się rozwojowi naszego żeglarstwa z bliska, musimy stwierdzić, iż czyni ono postępy z roku na rok. Zwiększają się stale szeregi żeglarzy, coraz więcej przybywa jednostek pływających.

Jednocześnie z tem ożywia się i ruch ku morzu. Zapoczątkowana w ubiegłym roku turystyka zagraniczna (pierwsza podróż yachtu „Witeź") nie daje spokoju zastępom naszych żeglarzy. Rezultatem tego niepokoju jest aż sześć wycieczek zagranicę w sezonie bieżącym. Urok bezbrzeżnych mórz zaczyna coraz bardziej nęcić swą wieczną zagadką nasze lądowe społeczeństwo.

I wszystko byłoby dobrze, gdyby nie to, iż cały rozwój żeglarstwa odbywa się bez wszelkiego planu, bez żadnych wytycznych no i bez żadnego przygotowania. Starym, aczkolwiek wadliwym, naszym zwyczajem chcemy odrazu dokonać coś dużego nie wyprobowawszy swoich sił i zdolności na mniejszem.

Rozwój żeglarstwa wogóle zależnym jest od dwuch czynników: rozwoju budownictwa statków sportowych i należytego przygotowania kadr żeglarzy-sportowców.

Rozpatrzmy więc każdy z tych czynników z osobna:

Budownictwo statków sportowych stoi u nas na przerażająco niskim poziomie. Nie mówiąc już o racjonalnej organizaji pracy, umożliwiającej realną kalkulację, żadna z naszych wytwórni nie zdobyła się dotychczas na jakąś nowszą konstrukcję.

Zwyczajnie bierze się jakąś ujawnioną, a więc dostatecznie starą konstrukcję z fachowego czasopisma zagranicznego, powiększa się do wymiarów niezbędnych dla okazania nabywcy i... sprawa załatwiona. A w rezultacie nasze najnowsze modele wstyd pokazać komuś mającemu chociażby ogólne pojęcie o wyglądzie nowoczesnej łodzi sportowej.

Nie przyjmuje się tu pod uwagę błędów konstrukcyjnych wynikłych z powiększenia rysunków, robionych celowo niedokładnie.

Aby uchronić wielką ilość naszych domorosłych konstruktorów i budowniczych od rozczarowań zwracamy tu uwagę na to, iż wszelkie tak zwane „ujawniania" czynione są w celu dania możności zaznajomienia się z konstrukcjami innym wykwalifikowanym budowniczym, a nie do budowy. Rysunki te są robione w zbliżonej, a nie dokładnej skali i błąd $^1/_{10}$ milimetra w małym rysunku daje znaczną różnicę przy powiększeniu, zniekształcając zupełnie wykonaną na podstawie tych rysunków budowę. Nie słyszeliśmy dotychczas ani o jednym wypadku poszukiwania przez wytwórnie łodzi konstruktorów, którzyby mogli dać naprawdę coś wartościowego.

Taki stan naszego budownictwa zmusza jednostki (przepraszam, że użyję tu wyrazu bardzo dziś oklepanego) uświadomione do nabywania sobie łodzi zagranicą. Zmusza go do tego i inna jeszcze okoliczność — cena. A bywa to tak: pierwszorzędnie wykonana w Niemczech łódź z mahoniu kosztuje loco Warszawa, a więc z transportem i cłem tyle, ile u nas zrobiona z sosny i na żelaznych gwoździach. No, a o wykończeniu lepiej nie mówić.

W tym stanie rzeczy z naszem budownictwem daleko nie zajedziemy. Dokąd nie znajdzie się zastęp ludzi, mamy na myśli młodych inżynierów i techników, którzy zechcą poważnie poświęcić się studjom nad budową statków sportowych, studjom stanowiącym zupełnie odrębną dziedzinę w nauce o budowie statków, dokąd nie powstanie przedsiębiorstwo, które nie pysznięc się własną wielkością, zabierze się do prawdziwej, głęboko przemyślanej pracy, wzorując się na zagranicznych przedsiębiorstwach, dotąd o rozwoju naszego budownictwa statków sportowych możemy wcale nie mówić.

Dorywcze, chociażby i najudatniejsze budowy poszczególnych klubów we własnym zakresie, w rachubę wchodzić nie mogą.

Niedawno dopiero stocznia Warszawska F. Staszewski i S-ka przystąpiła do planowej pracy przy pomocy bodajże jedynego w Polsce znawcy i konstruktora p. Aleksandrowicza. Oby to się stało początkiem nowej ery w naszem budownictwie.

Przejdźmy teraz do drugiego czynnika — przygotowania naszych kadr żeglarzy. Otóż, przedewszystkiem musimy stwierdzić, że przytłaczająca większość naszych żeglarzy nie posiada absolutnie żadnego przygotowania teoretycznego. Przyczynia się do tego w znacznej mierze zupełny brak w języku polskim literatury sportowej.

Wprawdzie w ubiegłym sezonie zimowym był zorganizowany przez Yacht-Klub Polski teoretyczny kurs wiedzy żeglarskiej, jednak zakrojony na szerszą skalę (zakres niezbędny do egzaminu na kapitana małej żeglugi) jakby odstraszył dość liczny zastęp początkowych słuchaczów — ze 120 zapisanych dotrwało do końca około 20. Zresztą zbyt krótki okres czasu trwania kursu dał możność tylko pobieżnego ujęcia całego szeregu działów pierwszorzędnego znaczenia w pracy na morzu. Był to konspekt wiedzy, wymagający długiej i wytrwałej pracy do osiągnięcia faktycznej wiedzy.

Niezależnie od wszystkiego wśród części naszych żeglarzy istnieje przekonanie o całkowitej wystarczalności tylko praktycznej znajomości żaglowania. Jak często widuje się osobników żeglujących z wielką fanfaronadą, a nie umiejących zrobić prawidłowo ani jednego zwrotu.



„Nautilus" p. Grabowskiego na morzu.

Zapytacie zapewne: dlaczego dotąd nie potopili się? A no, widocznie mają jeszcze czas na to.

Gorzej i poważniej ta sprawa wygląda na morzu. Dziś każdy, kto jako tako umie trzymać w ręku szkot od żagla, już ma wielkie aspiracje do dalekich morskich podróży. Dobiera sobie taki gość towarzystwo jeszcze mniej od niego umiejące i... jazda, oczywiście zagranicę. Że dotychczas wracali, zawdzięczają tylko Panu Bogu, ale może kiedyś stać się i gorzej.

Sprawa należytego przygotowania żeglarzy-sportowców musi leżeć specjalnie na sumieniu nowopowstałej instytucji — Polskiego Związku Żeglarskiego. On, jako najwyższa w kraju władza żeglarska, musi zatroszczyć się o to, aby lekkomyślnie nie igrano życiem ludzkiem.

W tej dziedzinie do roboty nie będzie tak wiele. Opracować programy teoretycznej i praktycznej wiedzy żeglarskiej, różniczkując to na stopnie żeglarskie, no i postarać się o podręczniki w ojczystym języku.

Żaden osobnik, bez zdania teoretycznego egzaminu, nie powinien przechodzić części praktycznej. Należy zabronić wyjazdu w dalsze podróże morskie w charakterze załóg osobnikom, którzy z żeglarstwem nie są zupełnie obeznani. Żądać od kapitanów yachtów i ich zastępców posiadania pełnych patentów kapitańskich. A nie zawadziłoby, gdyby przynajmniej jeden z członków załogi posiadał patent sternika morskiego.

Nadewszystko zaś pozbędźmy się tego stałego patrzenia przez palce na to, co ten lub tamten robi. Może to z biegiem czasu stać się istną plagą naszego żeglarstwa.

Budujmy ten jeden z najpiękniejszych sportów na zdrowych i mocnych podstawach od początku jego rozwoju, bo później bardzo trudno będzie wypleniać różne „tradycje" i „zwyczaje".

Jak widzimy więc dla wprowadzenia naszego żeglarstwa na racjonalne tory bynajmniej nie potrzeba bohaterskich wysiłków, wystarczy tylko chcieć, ale tak naprawdę chcieć. *W. B— is.*

YACHT KLUB POLSKI

rok założenia 1924

Dnia 17 października odbędzie się oficjalne zamknięcie sezonu nawigacyjnego.

Początek uroczystości o godz. 11-ej koniec o godz. 16 min. 39. W programie — wewnętrzne regaty klubowe i uroczyste opuszczenie flagi. Zarząd prosi pp. członków wraz z rodzinami o liczny udział.

W dniu zamknięcia sezonu letniego odbędą się o godz. 11-ej wewnętrzne regaty żeglarskie na Wiśle przed przystanią klubową.

Właściciele yachtów oraz sternicy, pragnący przyjąć udział w regatach winni złożyć pisemne zgłoszenia w lokalu Klubu (do skrzynki zgłoszeń) z załączeniem wpisowego po zł. 3.— za udział w klasie M i po zł. 2.— w klasie IV i V.

Wykaz klas: M — jole 15 qm.
IV — „ 10 „
V — „ 5 „

W każdym biegu klasowym — jedna nagroda. Programy będą rozdane w sobotę dnia 16.X na przystani klubowej.

Skład załóg: 1) w klasie M — przy sile wiatru do 4° B. — 2 osoby, powyżej 4° — 3 osoby. 2) w klasie IV — 2 osoby przy każdym wietrze. 3) w klasie V — 1 osoba przy każdym wietrze.

Kurs: dla kl. M i IV — 3 km., dla kl. V — 1½ klm.

Śrubowcem z Lublina do Gdyni.

Konstruktor mechanik p. Bronisław Hess z Lublina zbudował dość orginalny śrubowiec — łódź, poruszany za pomocą pedałów jak u roweru, które poruszają śrubę. Ster zastosował podobnie jak u samochodu. Długość śrubowca 2 mtr. szerokości 80 cm.

Na skonstruowanej łodzi wyjechał z Lublina Bystrzycą do Wieprza potem Wisłą.

Podróż odbył szczęśliwie w ciągu 32 dni dając przykład dużego hartu i wytrzymałości.

Młodemu konstruktorowi należą się słowa uznania i zachęty do dalszej pracy na tem polu.

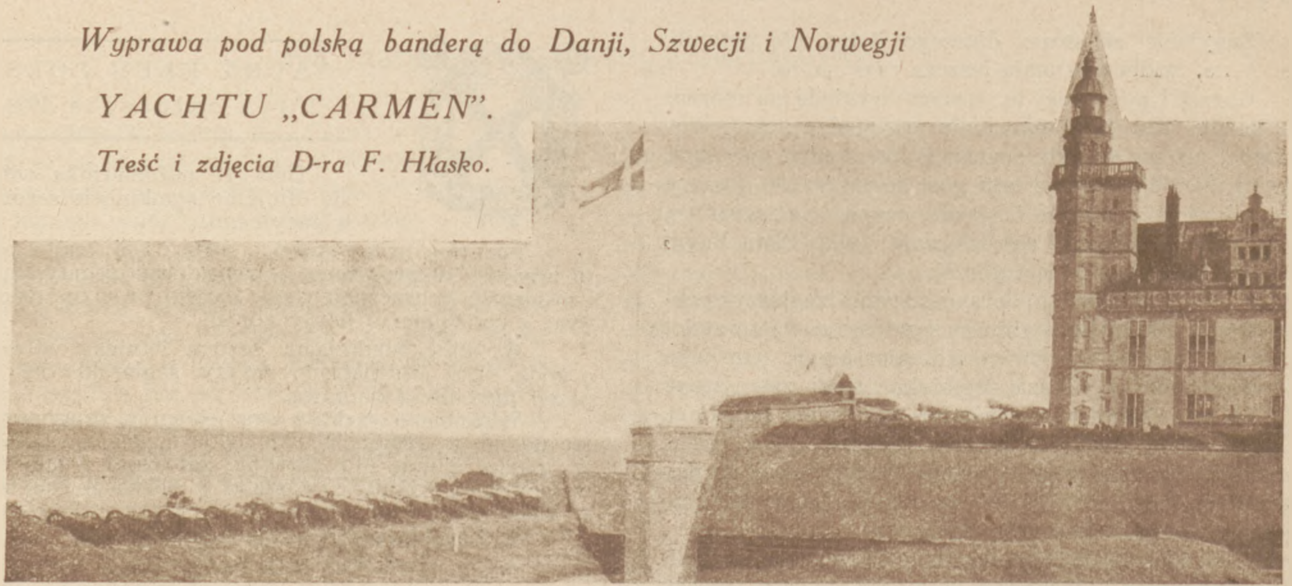


Zawody pływackie na Sekwanie. „Wpław przez Paryż".

Wyprawa pod polską banderą do Danji, Szwecji i Norwegji

YACHTU „CARMEN".

Treść i zdjęcia D-ra F. Hłasko.



Starożytny zamek duński Kronborg, w którym pg. podania ukazał się Hamletowi duch ojca. Obecnie znajduje się muzeum historyczne, a na wieży umieszczono latarnię morską.

Yachtem do skalistych brzegów Norwegji—to moje dawne marzenia, które urzeczywistniłem w r. b. Podróż odbyłem na yachcie „Carmen" kupionym w roku zeszłym w Danji. Po remoncie w stoczni Gdańskiej yacht „Carmen" już wiosną możliwie starannie został przygotowany do tej wycieczki. Nieduży ten dwumasztowy statek o typie wyścigowym pojemności niecałe 7 tonn, 13 metr. długości, 3 szerokości posiada 105 metrów żagla. Urządzony był na 4 osoby od biedy jednak, nawet na dalszą podróż, może się w nim zmieścić pięć osób.

Uczestnikami tej wycieczki byli inżynier Jan Fiszer z Krakowa z dwoma synami oraz dr. F. Hłasko z Warszawy, autor niniejszego opisu.

12 czerwca w dżdżysty i ponury poranek spotkaliśmy się w Gdańsku. Wyrobienie książeczek żeglarskich w polskim urzędzie marynarki zajęły nam całe przedpołudnie. Resztę dnia zużyliśmy na załatwienie odpowiednich zakupów oraz na porządkowanie i urządzanie się na yachcie. Następnego dnia zrana opuściliśmy port stoczni. Przed wyjściem na morze musieliśmy zajechać jeszcze do wolnego portu, położonego przy samem ujściu Wisły po prowiant, który dnia poprzedniego tam obstalowaliśmy. Na połowie drogi pomiędzy stocznią a wolnym portem złapała nas zupełna cisza, pomocniczy motor nasz, firmy „Pirat", który mieliśmy przytwierdzony do szalupy odmówił posłuszeństwa. Dopiero mijający nas rybacki kuter motorowy z Gdyni, wziął nas na linę i zaholował do wolnego portu. Szybko załadowaliśmy przyszykowany już dla nas prowiant na okres dwutygodniowy, a dobry humor naszego „Pirata", wkrótce wyciągnął yacht przez cały port. Przy samem ujściu Wisły dostaliśmy boczny wiatr, rozwinęliśmy żagle i niebawem znaleźliśmy się w otwartem morzu. Nigdy nie zapomnę tego uczucia jakie mnie ogarnęło, gdy stojąc na dziobie pod fokiem mijałem ostatnią latarnię mola dzielącą Wisłę od morza.

Zdawało się, że za tem życiem codziennem w kipiącej wieczną gorączką stolicy, z jego troskami i walką o byt, zapada jakaś kurtyna, że wszystko to odchodzi na daleki plan, przed nami zaś otwiera się bezbrzeżna przestrzeń morska kryjąca za lazurowym horyzontem nieznane nam lądy, ku którym nas pociągała jakaś tajemnicza siła. Po wyjeździe na pełne morze wzięliśmy kurs na Gdynię, tam bowiem na nas czekał nasz bosman Antoni — stary rybak i wytrawny marynarz, który miał nam towarzyszyć w podróży i pilnować yachtu podczas naszych wycieczek lądowych. Wiatr słabł coraz bardziej, tak, że do portu musieliśmy wcholować yacht, łódeczką gdyż „Pirat" znowu nie chciał ciągnąć. Wobec absolutnej ciszy musieliśmy stanąć na kotwicy i przenocować w Gdyni. Zrana zjawił się bosman Antoni ze swemi rzeczami i nierozłączną fajeczką w zębach i rozlokował się w forpiku.

Następnego dnia dął silny wiatr zachodni, niebo było pokryte chmurami i nie rokowało nic dobrego. Podnieśliśmy jednak żagle i wyruszyliśmy na Hel. Wiatr o sile 6—7 chwilami całkiem nas nachylał, tak że prawą burtą i częścią pokładu leżeliśmy w wodzie, krótkie zaś fale zatoki łamały się o kadłub i zalewały nam cały pokład. Im więcej zbliżaliśmy się do końca półwyspu tembardziej wzmagał się wiatr, zdecydowaliśmy wobec tego zawinąć do portu na Helu, by tam zaczekać na lepsze warunki atmosferyczne. Następnego dnia wiatr nie zmienił ani kierunku ani siły. Włóczyliśmy się po brzegu, spoglądając na rozhukane morze i na potężne ozdobione białemi grzywami — fale, które co chwila z rykiem wpadały na brzeg zalewając całą plażę. Pusto i bezludnie było tu jeszcze. Letnicy o tej porze jeszcze się nie pozjeżdżali, rybacy zaś w taką pogodę siedzieli w swych chałupach. Pod wieczór niebo się rozjaśniło, wiatr począł słabnąć, zmienił kierunek i obrócił się na północ. Zaczęliśmy się szykować do ostatecznego odjazdu, i o 7 zrana 15 czerwca r. b. podnieśliśmy kotwicę biorąc kurs, ze zrefowanemi żaglami na duńską wyspę Bornholm. Przy dobrym północnym wietrze jechaliśmy z szybkością 6—7 węzłów na godzinę, minęliśmy Rozewię i Hel znikł nam z oczu. Po południu ostatnie blade zarysy niemieckiego brzegu skryły się za horyzontem i znaleźliśmy się na bezbrzeżnej przestrzeni morskiej. Kilkakrotnie mijały nas duże statki. Widzieliśmy przez lunetę jak się z ciekawością przyglądano zabłąkanemu wśród wodnej pustyni yachtowi pod

polską banderą. Purpurowe słońce zanurzyło się w toni morskiej, rzucając snopy jaskrawych płomieni na wiszące nad nim ciężkie fioletowe chmury i zwolna zaczął zapadać zmrok. Zapaliliśmy lampy burtowe i lampkę kompasową i yacht mknął dalej w letnią noc wśród labiryntu fal. Ogromna fala niespodzianie runęła na pokład, zalała kokpit, zgasiła lampę kompasową i przez otwartą lukę dostała się do kajuty. Trzymaliśmy więc kurs orjentując się po gwiazdach i sprawdzając od czasu do czasu kierunek na busoli za pomocą lampki elektrycznej.

Na drugi dzień w południe Antoni stojąc na przodzie pod fokiem pierwszy spostrzegł na horyzoncie wynurzające się od czasu do czasu z wody nikłe pasemko lądu. Była to wyspa Bornholm. Około godziny drugiej wiatr prawie całkiem ustał. Przed nami wyraźnie już zarysowywała się wyspa Bornholm, a nieco na prawo od niej 3 skaliste wysepki Erdholmen. Postawiliśmy wszystkie żagle, jednak pomimo tego wolno posuwaliśmy się naprzód. Po posiłku wyrzuciliśmy na pokład wszystkie przemoczone w nocy okrycia i z rozkoszą wyciągnęliśmy się na słońcu. Wkrótce też cała załoga oprócz sternika znalazła się w objęciach Morfeusza, a „Carmen" wolno po zupełnie gładkiej wodzie posuwała się naprzód i o 7 wieczorem zawinęliśmy do małego rybackiego portu na wyspie Christians, największej z trzech wysp zwanych Erdholmen. Nazwa tych wysp wcale nie odpowiada rzeczywistości, są to bowiem gołe poszarpane przez morze skały, na których prawie całkiem brak roślinności. Największa z tych wysp Christians, na której wylądowaliśmy, cała jest otoczona wysokim murem i posiada latarnię morską, przerobioną z baszty starego zamku wybudowanego przez króla duńskiego Christjana V — w roku 1684. Wyspa Christians połączona jest żelaznym mostem z wyspą Frederiks również ufortyfikowaną i posiadającą ogromnych rozmiarów okrągłą basztę. Trzecia wyspa Groesholm, zupełnie niezamieszkała jest siedzibą niezliczonych setek mew i kaczek morskich, krzyk których nieustannie napełnia powietrze. Nieliczni mieszkańcy wysepki, przeważnie rybacy o zagorzałych twarzach przyglądali się nieznanym przybyszom z niezwykłą ciekawością. Następnego dnia zrana, gdy purpurowe promienie wschodzącego słońca oblały mury i fortykacje starego zamczyska, czerwonym blaskiem załamując się w jego strzelnicach, „Carmen" pod wszystkiemi żaglami opuszczała ten mały zakątek, który na całe życie pozostanie nam w pamięci. Jechaliśmy teraz w kierunku szwedzkiego brzegu zostawiając malowniczą wyspę Bornholm po lewej burcie. Wiatr, który z samego rana ledwo nam wystarczał na wolne posuwanie się naprzód—przed południem całkiem ustał. Nadomiar złego trafiliśmy w jakieś prądy morskie, które nas znosiły na wschód, a około południa otuliła nas gęsta mgła uniemożliwiając wszelką orjentację.

W przeciągu paru godzin siedzieliśmy jak w worku, a gdy się mgła rozwiała, ani wyspy Bornholm ani zarysów szwedzkiego brzegu nie było ani śladu. Żagle bezwładnie zwisały, a morze gładkie było jak lustro. Dopiero pod wieczór lekki wiatr północny umożliwił nam posuwanie się w kierunku północno-zachodnim, a gdy o zachodzie słońca ujrzeliśmy brzeg, wiatr znowu ustał. Przez całą noc migotała przed nami na horyzoncie szwedzka latarnia morska Sandhammeren, a o 6 zrana gdy objąłem wachtę byliśmy prawie na tem samem miejscu co o zachodzie słońca. Siedziałem bezczynnie przy sterze. Żagle od czasu do czasu trochę się wydymały, potem zaś znowu bezsilnie łopotały, a „Carmen" nie trzymając kursu i nie słuchając steru kołysała się na wodzie obracając się we wszystkie strony. Od lądu po prawej stronie nadchodziła ciemna chmura. Na jej widok spuściliśmy bezan i kliwer zrefowaliśmy grot i zaczęliśmy się cieszyć, że przecież teraz to już pojedziemy—to też i pojechaliśmy. Chmura raptownie jakgdyby pękła i zasłoniła przed nami ląd. Ściana spadającej na morze wody zbliżała się ku nam ze straszliwym szumem, przypominającym ryk wodospadu, już była tylko o paręset metrów od nas i w parę chwil potem runęła na pokład. Jednocześnie szkwał, który się zerwał położył „Carmen" prawie całkiem na bok i pomknęliśmy naprzód jak strzała. Przez kilkanaście minut nie widzieliśmy nic co się wokoło nas działo. Woda strumieniami ściekała z naszych nieprzemakalnych płaszczy. Chmura szybko minęła, lecz wiatr pozostał i posuwał nas z taką zaciekłością, jak gdyby chciał wynagrodzić za wczorajszy dzień i ostatnią noc.

Wkrótce ujrzeliśmy następną latarnię morską na szwedzkim brzegu Simrisham, niedługo i ta zniknęła za horyzontem i o 2 po południu byliśmy już naprzeciw szwedzkiego portu Treleborg. Wiatr tymczasem wzmagał się coraz bardziej. By trafić do Sundu musieliśmy ominąć daleko wystający w morze półwysep z latarnią morską Falsterbo. W pewnym momencie nadleciał szkwał tak silny, iż pękł sahling oraz cztery wanty głównego masztu. „Spuścić żagle!" padła komenda kapitana.

(D. c. n.).



Trzy duńskie wyspy Erdhölmen. pierwszy postój yachtu „Carmen".

Polski Związek Tow. Wioślarskich.

Komunikat Nr. 95 z dnia 12 października 1926.

Wydział Wykonawczy zwraca się do wszystkich Tow. Wioślarskich o zarejestrowanie w P. Z. T. W. emblematów klubu, kostjumu sportowego, koloru odsadni i piórek wioseł.

Jednocześnie przypomina o obowiązkowej rejestracji wioślarzy, ze względu na przyszłoroczne regaty Międzynarodowe.

Wydział Wykonawczy po zapoznaniu się z książką „Łódką z biegiem Wisły" p. Wł. Grzelaka poleca ją jako bardzo pożyteczną dla wioślarzy turystów.

Komunikat zawiera również pewne zmiany poczynione w statucie F. I. S. A. na ostatnim kongresie.

Zamknięcie sezonu sportowego w Kole Wioślarzy Warszawskich.

W niedzielę dnia 10 października w południe, odbyła się uroczystość zamknięcia przystani i opuszczenia flagi Koła Wioślarzy Warszawskich. Po przemówieniu członka Zarządu p. M. Juszkiewicza, w którem zobrazował wyniki działalności sportowej Koła w sezonie ubiegłym, nastąpiło udekorowanie żetonami wioślarzy za wyczyny sportowe w wioślarstwie, turystyce i pływaniu. Dekoracji dokonały panie: wiceprezesowa E. Bernatowiczowa i Z. Mayznerowa. Rozdano ogółem około 100 nagród, w tej liczbie 40 za zwycięski udział w regatach wewnętrznych, 25 za osiągnięcie „rekordu" w biegu długodystansowym Warszawa-Wilanów i z powrotem (na wiosnę i na jesieni), 10 za odbycie dalekich wypraw turystycznych, 5 za zdobycie pierwszych miejsc w zawodach pływackich i 15 żetonów redakcji „Sportu Wodnego" dla uczestników zbiorowej wycieczki do Gdańska.

Do sukcesów sportowych Koła w sezonie ubiegłym zaliczyć należy powtórne zdobycie puharu prezesa J. Radwana w biegu ósemek na regatach O. W. S. K. w Krakowie, oraz zdobycie pięknego puharu wędrownego b. prezesa Z. Majchrowskiego na ragatach międzyklubowych w Warszawie. Młoda osada Stefana Słoniewskiego w składzie: Przybylski, Rutkowski, Krzywiec i Śmiecińaki, stanowi najpoważniejszą osadę reprezentacyjną Koła.

W biegach długodystansowych, tak zw. „rekordach" w dalszym ciągu niepokonaną jest „żelazna" osada Wł. Szejndrocha w składzie: H. Zaręba, St. Zaręba, Zwanitaj i Ruciński, która stale osiąga najlepsze czasy: (1 g. 2 s. na wiosnę i 1 g. 3 m. na jesieni).

W turystyce prym wiedzie nadal osada pod komendą W. Zajączkowskiego w składzie: Wł. Grzelak, T. Guzowski, W. Samol i W. Szafrański, uwieczniona w książce „Łódką z biegiem Wisły". W wytrwałem dążeniu do „podbijania" coraz to nowych rzek polskiem wiosłem, osada ta odbyła niezmiernie efektowną i śmiałą wyprawę do Berlina, otwierając w ten sposób naszym turystom wodnym drogę zagranicy. Skomplikowany szlak sześciu rzek: Wisły, Brdy, Noteci, Warty, Odry i Szprewy, połączonych kanałami poniósł po raz pierwszy słynną „Świteź" na obce wody. Szereg innych, poważnych, wycieczek, jak z biegiem Pilicy (od Sulejowa), Bugu (od Brześcia), z nad Niemna do Warszawy, z Warszawy do Łomży i z powrotem, świadczy o stałem rozwoju dalekodystansowej turystyki wodnej w Kole.

Największą ilość kilometrów (1.850) osiągnął Wacław Samol, za nim idą H. Stehr (1.750) S. Szymkowski (1.700) Wł. Grzelak (1.600) G. Tahn (1.500 T. Guzowski i W. Szafrański (po 1.400) i W. Zajączkowski (1.100).

Żetony pływackie otrzymali: doskonały pływak na krótkie dystansy St. Bętkowski, Fronczak i Stańczyk, żeton za bieg motorówek—Kaczorowski.

Opuszczenie flagi, trzepocącej przez pięć miesięcy na maszcie, zakończyło tę nieuniknioną niestety ceremonję zamknięcia.

G.

Co mówi prasa o książce Wład. Grzelaka

„Łódką z biegiem Wisły"?

... „Polecamy (książkę) najgoręcej zarówno miłośnikom sportu wioślarskiego jak i szerokim kołom młodzieży polskiej gwoli podniesienia jej ducha opisami okolic, miast, siół i osiedli, rozsianych po brzegach Wisły oraz zachęceniu do zwiedzania kraju szlakiem wodnym, rzeświącym ciało i umysł..."

(Kurjer Warszawski Nr. 205 z dn. 28 lipca 1926 r.)

„Książka ta stanowi cenny układ do piśmiennictwa turystycznego. Jej wielka wartość polega na tem, że daje monografję Wisły z punktu widzenia wioślarza".

(Stadjon Nr. 32 z dn. 12 sierpnia 1926 r.)

„Wioślarze nasi przypominają się uwadze naszego społeczeństwa przez barwne wspomnienia p. Władysława Grzelaka, wydana p. t. „Łódką z biegiem Wisły" ...interesująca książka zaciekawi tak miłośników krajoznawstwa, jak i sportowców.

Książkę tę powinna przeczytać młodzież. Znajdzie w niej wiele miłego materjału do harcerskich lotów, do planów wycieczkowych, do poznania i ukochania naszego krajobrazu.

(Świat Nr. 37 z dn. 11 września 1926 r.)

„Pan Grzelak wypełniając swą książką jedną z licznych luk w naszem piśmiennictwie krajoznawstwu oddał dużą korzyść, a dla czytelnika dał dużą przyjemność przejażdżki w jego miłem i inteligentnem towarzystwie „z biegiem Wisły". Język książki bez zarzutu, przy wysokim jednak poziomie literackiego języka, jest to lektura lekka".

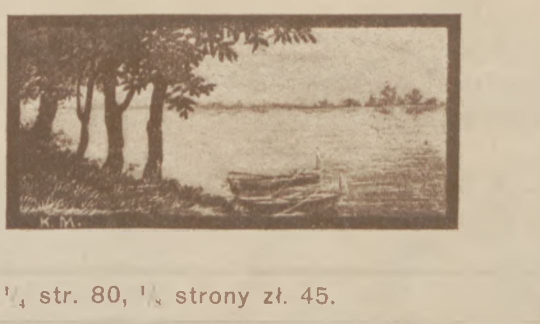
(Głos Codzienny Nr. 245 B. z dn. 13 września 1926 r.)

Rzecz opracowana jest z takim talentem i tak starannie wyzyskuje literaturę związaną z poszczególnemi miejscowościami naszego kraju, że może być wzorem dla pamiętnikarzy sportowych".

(List Konsula Generalnego R. P. w Berlinie p. St. Zielińskiego z dn. 22 sierpnia 1926 r.)

„Utalentowany autor wspomnień wioślarskich „Łódką z biegiem Wisły" odbył nową, niezwykle ciekawą wycieczkę wodną z Warszawy do Berlina..."

(Przegląd Sportowy Nr 36 z dn. 10.IX 1926 r.)



ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI, WARSZAWA, KOSZYKOWA 7. — TEL. 250-85.
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 3—5.
Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.


Skład Futer
J. F. Michalski
Warszawa
ul. Żórawia 6. tel. 45-14.
Poleca
ostatnie nowości na sezon
zimowy. Ceny przystępne.


PERFUMY
WODY KOLOŃSKIE
MYDŁA
KALIA
JSTE
Jste
Kalia
Woda Kolońska
J. & S. Stempniewicz
Poznań
BEZ
PRZODUJĄ w POLSCE
J. & S. Stempniewicz
WARSZAWA POZNAŃ RADOM



Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.